

КОНФЕРЕНЦИЯ «УНИВЕРСИТЕТСКАЯ НАУКА-2011», ФАКУЛЬТЕТ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

В результате измерения термдеформационных циклов установлено, что в процессе наплавки вначале при приближении дуги происходит сжатие под действием расширяющегося металла. Затем, когда дуга располагается в плоскости измерения термдеформационного цикла, происходит расширение металла на базе и растяжение. По мере удаления дуги и охлаждения происходит сжатие основного металла. Термдеформационный цикл приводит к развитию собственных деформаций и микронапряжений в наплавленном металле, которые определяют погонной энергии микрораскажения кристаллической решетки. С уменьшением погонной энергии микрораскажения кристаллической решетки, измеренные методом рентгеноструктурного анализа на рентгеновском дифрактометре ДРОН-3, и сварочные напряжения снижаются.

Таким образом, при ресурсосберегающей высокоскоростной наплавке на низкой погонной энергии уменьшаются расход электроэнергии, тепловложения в ванну и сварочные напряжения, возрастает скорость кристаллизации $V_{кр} = \cos \alpha V_{св}$ и измельчается микроструктура, в результате повышается трещиностойкость, коррозионная стойкость и износостойкость деталей автотранспорта.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ТУРИЗМЕ

Г.Ю. Бурлакова, ст. преподаватель, ПГТУ

Превращение туризма в массовое явление создает ряд проблем, связанных с его транспортным обслуживанием. Это относится и к транспорту общего пользования, и специализированному транспорту, функционирующему в рамках туристских организаций. В общем виде эти проблемы сводятся к: созданию материально-технической базы туристского транспорта общего пользования, соответствующего туристским потребностям страны; совершенствованию организации транспорта; улучшению качества транспортного обслуживания туристов. Решение этих проблем связано с необходимостью удовлетворения возрастающих требований к туристскому обслуживанию и с решением задач повышения эффективности туристской деятельности.

Развитие туризма и транспорта - взаимосвязанный и взаимообусловленный процесс. Однако при исследовании связей в системе “туризм - транспорт” в научной литературе преобладающее место отводится роли и значению транспорта как фактора развития туризма, так как туризм представляет собой сравнительно новое социально-экономическое явление, и в значительной степени стал следствием рождения и развития транспорта. Некоторые значительные количест-

венные и качественные изменения в объеме, динамике и структуре туристского потока, как в национальном, так и международном масштабе приобрели характер прогрессивно развивающихся процессов и явлений и определяют влияние туризма на развитие транспорта. Наиболее важные из них:

1) наблюдается высокий темп роста количества туристских путешествий как в международном масштабе, так и в рамках отдельных стран.

2) количество туристских путешествий растет более высокими темпами, чем число путешествий с нетуристскими целями, что особенно характерно для стран с развитым внутренним и международным туризмом.

3) увеличивается доля путешествий в общей продолжительности туристских поездок, что связано с возрастающим стремлением людей к увеличению объема впечатлений, к активному потреблению различных туристских благ за относительно короткий период времени. В научной литературе ряд авторов выделяет как самостоятельный вид туризма - миграционный, странствующий, транспортный туризм.

4) увеличиваются доходы, полученные при продаже туристских услуг и товаров, которые имеют прямое отношение к развитию транспорта. Транспортные затраты при туристских путешествиях по некоторым данным составляют около 1/4 общих расходов туриста, а в некоторых случаях (при межконтинентальных путешествиях) - почти половину этих расходов.

Происшедшие изменения в развитии туризма отражаются как на организации путешествий, так и на системе транспортного обслуживания. Массовый характер туристских потоков предопределяет появление новых потребностей, нового отношения туристов к мотивам, целям и предпочтениям в организации туристских путешествий. Наряду с классическими появляются новые виды туризма, которые поднимают туристский спрос на качественно новый уровень, требующий от транспорта удовлетворения новых потребностей в его услугах. Поэтому транспортные организации наряду с количественным и качественным совершенствованием своей материально-технической базы должны учитывать новые требования и организационные изменения, включающие:

а) обособление самостоятельных транспортных предприятий, чья деятельность в целом (или в преобладающей степени) заключается в осуществлении транспортных перевозок туристов;

б) осуществление интеграции транспортных и туристских предприятий;

в) создание специализированного звена в рамках туристских предприятий, перед которым ставится задача содержания собственно-

го парка транспортных средств с целью обеспечения транспортного обслуживания туристов во время их пребывания в туристской местности;

г) установление взаимосвязей и осуществление контактов между транспортными и туристскими предприятиями для достижения максимальной координации деятельности, связанной с обслуживанием иностранных и местных туристов - создание туристских агентств - организаторов туристских путешествий и эксплуатации транспортных средств;

д) проведение реорганизации и перестройки деятельности транспортных предприятий в зависимости от конъюнктуры международного туристского рынка или сезонных колебаний в туризме;

е) проведение организационных изменений, связанных с территориальным размещением транспорта, преимущественным развитием новых туристских районов или формированием новых потоков.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

В.В. Ступак, ст. преподаватель, ПГТУ

В работе исследуются возможности перевозок шлама с предложениями усовершенствования реально существующих возможностей.

Факторы вызывающие отрицательное влияние на работу автомобилей:

а) плече работы автомобиля на маятниковом маршруте составляет не более 2 км;

б) дорожное полотно покрыто слоем шлама который затрудняет движение самосвалов и отрицательно влияет на техническое состояние машин;

в) перевозимое сырье (шлам) имеет неодинаковые физико-механические свойства (плотность находится в пределах от 1,6 до 3,16), а также агрессивный химический состав;

г) объем перевозок является числом не постоянным и колеблется от производственных мощностей, диктуемых рыночными условиями.

д) фактическая эффективность работы автомашин является явно заниженной. Это связано с остатками груза после его высыпания от 15 до 30%. (обусловлено прилипанием груза к кузову автомобиля, а так же отсутствием у некоторых самосвалов заднего борта).

Данной проблеме на предприятии уделено мало внимания, что ведёт к лишним затратам на 1т км.